

О.Б. Наумов, д.е.н., професор, О.В. Наумова, к.е.н.
(Національний авіаційний університет, Україна)

Розвиток авіаційного транспорту України у післявоєнний період: стратегічні завдання

Розглянуто стратегічні цілі, завдання і пріоритети розвитку авіатранспортного комплексу України у післявоєнний період. Результати можуть бути використані при формуванні стратегічних програмних документів галузевого рівня.

Авіаційний транспорт є однією з ключових складових світової транспортної системи. Він багато в чому визначає інтеграційні можливості країн та перспективи їх економічного розвитку. Повномасштабне вторгнення з боку РФ на територію України спричинило повне призупинення діяльності авіакомпаній в українському небі. Більшість авіакомпаній згорнули свою діяльність, у тому числі і найбільший перевізник – МАУ, лише окремі продовжують здійснювати польоти за кордоном.

Значної шкоди було завдано авіаційній інфраструктурі. Це стосується як прямих збитків, пов'язаних із руйнуванням об'єктів, так і непрямих, таких як відтік кадрів, втрата господарських зв'язків тощо.

Існує реальна загроза для вітчизняних перевізників втратити колишні позиції на міжнародних лініях після відкриття неба над Україною. Ці загрози пов'язані із значними перевагами, які матимуть іноземні перевізники, як мають потужну матеріальну базу та свободу дій згідно Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір (Common Aviation Area Agreement), а також плану Ukraine Local Single Sky Implementation [1] та European ATM Master Plan [2]. Необхідність протистояти високому ризику у післявоєнний період, вимагає формування узгодженої комплексної стратегії, яка створила б найбільш сприятливі умови для збалансованого розвитку всіх складових авіаційного транспорту України.

Основними викликами для авіатранспортного комплексу є такі:

- необхідність знову вбудовуватися у систему міжнародних авіаційних перевезень, відвоювати нішу, яку в теперішній час зайняли іноземні перевізники та інші види транспорту – залізничний, автомобільний;

- відставання у розвитку матеріальної бази, кадрового потенціалу, систем управління та ін. через призупинення діяльності;

- нестача інвестиційних ресурсів для швидкого відтворення матеріальної бази галузі;

- низька інвестиційна привабливість вітчизняних перевізників, які постраждали від війни;

- відсутність кваліфікованих кадрів, зокрема льотного персоналу, обслуговуючого персоналу тощо.

Всі ці виклики вимагають детального опрацювання кожного напрямку реалізації стратегії, формування відповідних програм та встановлення

реалістичних графіків їхньої реалізації.

Цим питанням традиційно приділялася значна увага з боку науковців, практиків [3] та з боку держави [4]. Водночас, корективи, які вносить хід війни, її тривалий характер, вимагають перегляду основних параметрів стратегічного розвитку галузі. Стратегія галузевого розвитку авіаційного транспорту повинна охоплювати потенціал та інтереси всіх його складових – авіакомпаній, аеропортів, сервісних компаній, фірм з технічного обслуговування і ремонту техніки, а також туристичних операторів та інші - суміжні види транспорту. Проблемним питанням залишається те, що стратегія не може базуватися на традиційному стратегічному аналізі, якій унеможливлений відсутністю поточної діяльності. Стратегічні орієнтири мають формуватися на основі орієнтирів розвитку глобального авіатранспортного ринку та загальних закономірностях розвитку галузі.

На наш погляд, до стратегічних цілей розвитку авіаційного транспорту України слід віднести такі:

1. Забезпечення скорішого відновлення авіатранспортної інфраструктури та парку авіаційної техніки. Для цього необхідно стимулювати інвестиційний процес у галузі, всіяко сприяти підвищенню інвестиційної привабливості, надати гарантії державного рівня партнерам та інвесторам.

2. Завершення імплементації вимог міжнародних угод щодо політики відкритого неба. Цей шлях, хоч і криє в собі загрози посилення конкуренції з боку іноземних перевізників (в основному на магістральних лініях), все ж таки залишається єдино вірним у контексті європейської інтеграції України.

3. Реформування системи інституційного регулювання авіатранспортного комплексу, надання більшої свободи учасникам ринку.

4. Стимулювання інтеграційних процесів у галузі, налагодження співпраці з глобальними авіаційними альянсами та постачальниками техніки.

5. Розвиток науки, трансфер технологій, стимулювання інноваційного розвитку для прискореного відтворення матеріально-технічної бази галузі на нових техніко-технологічних засадах, які відповідають провідному світовому рівню.

6. Відтворення і розвиток кадрового потенціалу. Новий етап розвитку галузі вимагатиме нових компетенцій, як від керівників, так і від персоналу суб'єктів галузі.

7. Розвиток систем управління якістю. Адаптація та впровадження міжнародних стандартів в усіх сферах діяльності суб'єктів авіатранспортного комплексу.

8. Відродження вітчизняного виробництва авіаційної техніки та компонентів для неї. Ця ціль є найбільш складною з точки зору реалізації, оскільки, навіть у більш стабільні часи, розвиток вітчизняного авіабудування відбувався стриманими темпами. Водночас, повномасштабна війна дала значний поштовх розвитку певних секторів авіабудування, зокрема безпілотних систем, що може стати точкою росту в майбутньому. Окрім того, підвищення попиту на розробки у сфері авіації повинні дати новий поштовх розвитку науки та інженерної думки.

До основних завдань, які деталізують і вирішують поставлені цілі

стратегічного розвитку авіатранспортної галузі слід віднести такі:

- удосконалення системи регулювання діяльності суб'єктів авіаційного транспорту, розмежування функцій і завдань між відомствами, усунення протиріч у нормативних документах;

- розвиток інтеграційних міжгалузевих процесів, залучання до співпраці суб'єктів інших видів транспорту, розвиток інтермодальних ланцюгів;

- пошук резервів для підвищення конкурентних позицій вітчизняних перевізників, насамперед на міжнародних маршрутах;

- використання сприятливого географічного розташування України для залучення міжнародних потоків пасажирів і вантажів, включення країни до системи міжнародних транспортних коридорів;

- пряме та непряме фінансове стимулювання перевізників та підприємств інфраструктури;

- стимулювання росту пасажиропотоку, розвиток туристичного бізнесу, формування інтернаціональної мережі мультитранспортних маршрутів за схемою «dumb-bell»;

- впровадження сучасних інформаційних технологій, формування спільної інформаційної системи управління транспортним комплексом країни;

- нагромадження знань та реалізація можливостей вітчизняної науки і техніки для цілей розвитку авіаційного транспорту;

- розвиток кадрового потенціалу – галузевої освіти, програм підвищення кваліфікації і перепідготовки працівників підприємств галузі.

Таким чином, інституційне регулювання розвитку авіатранспортного комплексу та його інфраструктури повинен відбуватися на засадах системності, комплексності та адаптивності, Стратегія галузевого розвитку повинна збалансовувати інтереси суспільства, держави та бізнесу, консолідувати спільні зусилля для досягнення поставлених завдань.

Список літератури

1. Ukraine Local Single Sky Implementation (LSSIP) document – 2022 URL: <https://www.eurocontrol.int/publication/ukraine-local-single-sky-implementation-lSSIP-document-2022>

2. What is the European ATM Master plan? URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/welcome-sesar-project/what-european-atm-master-plan_en

3. Kyrylenko O.M., Naumov O.B., Novak V.O., Razumova K.M., Tepnadze D.S. Institutional Foundations Of Development Of The Air Transport Sector And Supporting Infrastructure Air Transport 16 (1) Mar 9, 2022 p. 5-15

4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1>